

2023-08-31

## Tid for framtidens Dovrebane

### Pressemelding fra For Jernbane (FJ) og BKA Samferdselsgruppa

**På bakgrunn av de store flomskadene på Dovrebanen både i 1995 og 2023 samt det stadig altfor høye karbonavtrykket fra samferdsel ønsker vi en klimarobust og konkurransedyktig jernbane.**

I Norge stod samferdsel i 2022 for 16,4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, tilsvarende 34 prosent av alle utslipp. Jernbanen stod bare for 0,05 mill. tonn, tilsvarende ca. 3 promille<sup>1</sup> av samlede transportutslipp. Dette er langt lavere enn jernbanens andel av transportarbeidet. I EU står transport for snau 25 prosent av utslippene<sup>2</sup>. Det betyr at Norge har en mer utslippsintensiv og trolig mer energikrevende transportsektor enn våre konkurrentland. Det er en ulempe for klimaet og for norsk økonomi.

I skrivende stund er Dovrebanen mellom Østlandet og Trøndelag stengt. Rørosbanen har også vært stengt i flere dager. Egentlig burde man kunne stole på toget uansett vær. Når det er guffent eller farlig å kjøre bil, burde togene gå. Dagens traséer er planlagt for over 100 år siden i et klima som var tørrere enn nå<sup>3</sup>. Forutsetningene for traséene den gangen var muskelkraft fra hester og menn. Linjene følger gjerne vassdrag og høydekurver i landskapet. Konkurrentene var hestetransport og skip rundt kysten.

I dag er situasjonen en helt annen med et villere vær, og med fly og motorveg som konkurrenter. Vi ber derfor regjeringen og Stortinget ta initiativ til en rask planlegging og bygging av en helt ny klimarobust og konkurransedyktig bane fra Hamar og nordover, som del av en høyfartskorridor Østlandet–Møre/Trøndelag–Nord-Norge. Herunder ønsker vi forsert fullføring av intercity Hamar–Lillehammer som del av høyfartskorridoren. Målet bør være en reisetid 2.45 t Oslo–Trondheim via Hamar.

Dette vil være i samsvar med Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 punkt 11.18.4 side 227, NTP 2018–2029 punkt 3.4.3 og med Hurdalsplattformens løfte om en offensiv jernbanepolitikk.

Vi mener også politikerne bør prioritere jernbanen framfor ny parallell firefeltsveg mellom Steinkjer og Moelv, herunder planene om motorveg gjennom Lågendeltaet. Jernbanen er en del av klimaløsningen, ikke firefeltsveg. NAFs trafikantbarometer viser at folk vil ha jernbane, lokal kollektivtrafikk og vegvedlikehold mer enn motorveg<sup>4</sup>.

Kontakter for denne pressemeldingen:

Per Kvernmark, styremedlem FJ, [p-kver@online.no](mailto:p-kver@online.no)

Kjell Erik Onsrud, leder FJ, [leder@jernbane.no](mailto:leder@jernbane.no)

Torstein Fjeld, leder BKA Samferdselsgruppa, [fjeldt@online.no](mailto:fjeldt@online.no)

<sup>1</sup> <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/>

<sup>2</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions_en)

<sup>3</sup> <https://www.met.no/vaer-og-klima/klima-siste-150-ar>

<sup>4</sup> [https://res.cloudinary.com/nafmedier/image/upload/v1650621854/Politikk%20og%20samfunn/PDF/Trafikantbarometer\\_2021\\_jbikvz.pdf](https://res.cloudinary.com/nafmedier/image/upload/v1650621854/Politikk%20og%20samfunn/PDF/Trafikantbarometer_2021_jbikvz.pdf)